यो प्रारम्भिक छलफलका लागि तयार गरिएको प्रारम्भिक मस्यौदा मात्र हो ।



राष्ट्रिय हवाई नीति, २०८२

नेपाल सरकार

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय

सिंहदरबार

यो प्रारम्भिक छलफलका लागि तयार गरिएको प्रारम्भिक मस्यौदा मात्र हो ।

परिच्छेद १

परिचय

१.१ पृष्ठभूमि

हवाई यातायात नेपालको आन्तरिक तथा अन्तर्राष्ट्रिय अन्तरआबद्वताका लागि भरपर्दो र प्रभावकारी माध्यम रहेको छ। दुर्गम पहाडी तथा हिमाली क्षेत्रमा सहज आवतजावतका लागि प्रमुख माध्यम हुनुका साथै हवाई यातायातले पर्यटन, उद्योग, कृषि, वाणिज्य तथा अर्थ व्यवस्थाको विकास र विस्तारमा अग्रपृष्ठ सम्बन्ध कायम गर्दै आएको छ। अर्थतन्त्रमा उल्लेखनीय योगदान पुर्याउदैं आइरहेका तुलनात्मक लाभका क्षेत्रहरूको उत्पादन, उत्पादकत्व तथा प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता अभिवृद्धिमा नागरिक उड्डयन क्षेत्रले प्रत्यक्ष परोक्ष टेवा पुर्याएको छ।

सात दशक लामो इतिहास बोकेको नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा पूर्वाधार विकास तथा आधुनिकीकरण, आन्तरिक तथा अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा लगायतका सेवा प्रदायकहरूको क्षमता र हवाई यातायातमा सर्वसाधारण यात्रुहरूको पहुँच निरन्तर वृद्धि भइरहेको छ। यस अवधिमा उड्डयन सुरक्षा र हवाई सुरक्षाको स्तरमा अपेक्षाकृत सुधार भएको छ।

नेपाल सरकारले वि.सं. २०५० सालमा राष्ट्रिय हवाई नीति, २०५० जारी गर्दै हवाई यातायातको क्षेत्रमा निजी लगानीलाई खुला गरी हवाई सेवामा उदारीकरणको सुरूवात गरेको थियो। फलस्वरूप, निजी वायुसेवालगायतका सेवा प्रदायकहरूको स्थापना र संचालनले हवाई सेवा प्रतिस्पर्धी, सर्वसुलभ एवं भरपर्दो बन्नुका साथै नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ जारी भई नागरिक उड्डयनको नियमन तथा विमानस्थल एवं एयर नेभिगेसन सेवा प्रदान गर्न स्वायत्त संस्था नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको स्थापना भएको थियो। तत्पश्चात, हवाई यातायात क्षेत्रमा देखा परेका नयाँ आयामहरूलाई समेट्दै नेपाल सरकारबाट हवाई नीति, २०६३ जारी भएको थियो। यस नीतिले उदार आकाशलाई निरन्तरता दिदैं खुला आकाश नीतितर्फ उन्मुख हुन मार्गदर्शन गरेको थियो।

भूपरिवेष्ठित राष्ट्र नेपालले भोगिरहेको वैश्विक र क्षेत्रीय अन्तरआबद्धतासँग सम्बन्धित चुनौतीहरूको सामना गर्दै अर्थतन्त्रको रणनीतिक क्षेत्र पर्यटन उद्योगको विकास सहित समग्र अर्थतन्त्रमा अपेक्षित योगदान गर्न नागरिक उड्डयनको विकास र विस्तार अपरिहार्य छ। नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा विकसित नवीनतम प्रणाली र प्रविधिले सिर्जना गरेका अवसरहरूलाई आत्मसात गर्दै सुरक्षित, भरपर्दो, प्रभावकारी, सर्वसुलभ र मितव्ययी नागरिक उड्डयन सेवाको सुनिश्चितता गर्न आवश्यक छ।

१.२ समस्या तथा चुनौती र नीतिको आवश्यकता

हवाई यातायातको विकास, विस्तार र सम्वर्द्धन गरी राष्ट्रिय समृद्धिको प्रमुख संवाहक बनाउन बहुआयामिक समस्या र चुनौती देखिएका छन्। भूपरिवेष्टित राष्ट्रका लागि अत्यावश्यक नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई अन्य मुलुकहरूसँगको अन्तरआवद्धताको प्राथमिक माध्यमका रूपमा विकास गर्न नसक्नु, क्षेत्रीय अन्तर-आवद्धताका लागि प्रादेशिक हवहरूको विकास गरी अन्तर-प्रदेश हवाई सन्जालको कमी रहनु, नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा रोजगारीका थप अवसरहरू सिर्जना अपेक्षा अनुरूप नहुनु, विमानस्थलहरूको संचालन र उपयोग अपेक्षाकृत रूपमा हुन नसक्नु, नियामक निकायको संरचनागत सुधार हुन नसक्नु, अन्तर्राष्ट्रिय उडानमा नेपाली वायुसेवाको बजार हिस्सा न्युन रहनु नागरिक उड्डयनको क्षेत्रमा देखिएका मुख्य समस्याहरू हुन्।

नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई अर्थतन्त्रको रणनीतिक क्षेत्रको रूपमा विकास गर्न थप सुरक्षित, भरपर्दो, सक्षम, दिगो एवं लगानीमैत्री बनाउनु, मुलुकका दुर्गम स्थानमा यात्रुहरूको सहज आवागमन सुनिश्चित गर्न हवाई यातायात सञ्जालको सबलीकरण र सुदृढीकरण गर्नु, नेपालका वायुसेवाहरूको अन्तर्राष्ट्रिय उडान र गन्तव्य विस्तारद्धारा पर्यटन उद्योगको विस्तार र प्रवर्द्धनमा ठोस योगदान पुर्‍याउनु, हवाई सुरक्षा र उड्डयन सुरक्षा सवलीकरण मार्फत हवाई घटना/दुर्घटना न्युनीकरण गरी यात्रु सुरक्षाको प्रत्याभूति गर्नु, विपद्‌मैत्री हवाई पूर्वाधारको विकास, विस्तार, स्तरोन्नति र प्रयोग गर्दै विमानस्थल लगायतका हवाई पूर्वाधारको अधिकतम उपयोगको सुनिश्चितता गर्नु, वायुक्षेत्रको समयानुकुल पुनःसंरचना गर्दै हवाई मार्गलाई आधुनिक र प्रविधियुक्त तुल्याई नागरिक उड्डयन सेवालाई अझ बढी सुविधाजनक र सुरक्षित बनाउनु, नागरिक उड्डयन क्षेत्रको पूर्वाधार तथा सेवाहरूको विकास, विस्तार एवं उपयोगमा सार्वजनिक निजी साझेदारीको अवधारणालाई कार्यान्वयनमा ल्याउनु, नागरिक उड्डयन सम्बद्ध सेवा प्रदायकको स्वस्थ प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता विकास र दिगोपना कायम गर्नु, नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा मानव पुजीँको विकास गर्नु, जनशक्तिको पलायन रोक्नु र रोजगारीका थप अवसरहरू सिर्जना गर्नु, नियमनकारी निकायको सुदृढीकरण, सेवा प्रदायकहरूको व्यवसायिकता र यात्रु हक अधिकारको सुनिश्चितता गरी नागरिक उड्डयन क्षेत्रको सुशासन अभिवृद्धि गर्नु, कृत्रिम बुद्धिमत्तता लगायतका नवीनतम प्रविधिहरूले सिर्जना गरेका र सम्भाव्य जोखिमहरूको सम्बोधन गर्नु मुख्य चुनौतीका रूपमा रहेका छन्।

यो प्रारम्भिक छलफलका लागि तयार गरिएको प्रारम्भिक मस्यौदा मात्र हो ।

हवाई नीति, २०६३ जारी भए पश्चात हवाई क्षेत्रमा भएका नवीनतम परिवर्तन र उपलब्धीले सिर्जना गरेका अवसर तथा यस क्षेत्रमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीहरूको सामना गर्नुपर्ने अपरिहार्यता तथा मुलुकले अवलम्बन गरेको संघीय शासन व्यवस्थाको सन्दर्भ समेतलाई सम्बोधन गरी हवाई यातायात क्षेत्रमा विकसित नवीनतम प्रविधि र प्रणालीहरूलाई अंगिकार गर्दै लगानीमैत्री वातावरण, विपद्मैत्री एंव गुणस्तरीय पूर्वाधार मार्फत सघन अन्तरआबद्धता कायम गर्न आवश्यक भएको छ। नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा उदयीमान आयामहरूले सिर्जना गरेका अवसरहरूलाई आन्तरिककरण गर्दै सुरक्षित, भरपर्दो, प्रभावकारी, सर्वसुलभ र मितव्ययी सेवा नागरिकहरूलाई प्रत्याभूत गराउनु आवश्यक छ। नागरिक उड्डयन क्षेत्रको समावेशी र दिगो विकास मार्फत सुशासन, क्षेत्रीय सन्तुलन र तीव्र आर्थिक वृद्धि हासिल गर्दै "समृद्ध नेपाल सुखी नेपाली" को दीर्घकालीन लक्ष्य हासिल गर्न नागरिक उड्डयन क्षेत्र सम्बद्ध स्पष्ट नीतिगत मार्गदर्शन वाञ्छनीय भएकोले हवाई नीति, २०८२ जारी गरिएको छ।

यो प्रारम्भिक छलफलका लागि तयार गरिएको प्रारम्भिक मस्यौदा मात्र हो ।

परिच्छेद २

नीति संरचना

२.१ दूरदृष्टि (Vision)

“सुरक्षित, सर्वसुलभ र दिगो हवाई यातायात सेवा"

२.२ ध्येय (Mission)

वैश्विक, क्षेत्रीय र आन्तरिक सघन अन्तर-आवद्धता

२.३ लक्ष्य (Goal)

सुरक्षित, भरपर्दो, विश्वसनीय, प्रतिस्पर्धी र सर्वसुलभ हवाई यातायात सेवाको विकास गरी राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा योगदान गर्ने।

२.४ उद्देश्य (Objective)

२.४.१ नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई समुन्नति र समृद्धिको आधार बनाउन पर्यटन, वाणिज्य तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा टेवा पुग्ने गरी नेपाली वायुसेवाहरूको सञ्जाल विस्तार गर्ने।

२.४.२ नागरिक उड्डयन क्षेत्रका नियामक र सेवा प्रदायक संस्थाहरूको क्षमता सुदृढीकरण गरी उड्डयन सुरक्षा र हवाई सुरक्षाको स्तरलाई अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड बमोजिम कायम गर्ने।

२.४.३ पूर्वाधारहरूको विकास र आधुनिकीकरण गरी दुर्गम र पर्यटकीय महत्त्वका क्षेत्रमा हवाई यातायात सेवाको पहुँच विस्तार गर्ने।

२.५ नीति (Policy)

२.५.१ नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई समुन्नति र समृद्धिको आधार बनाइने,

२.५.२ उड्डयन सुरक्षा तथा हवाई सुरक्षालाई सुदृढीकरण गरिने,

२.५.३ अन्तर्राष्ट्रिय, क्षेत्रीय र आन्तरिक गन्तव्यहरूमा हवाई यातायातको सहज पहुँच स्थापित गरिने।

२.६ रणनीति (Strategy)

नीति २.५.१ सँग सम्बन्धितः

२.६.१ पर्यटन, वाणिज्य तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको प्रवर्द्धनसहित समग्र अर्थतन्त्रमा टेवा पुग्ने गरी नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई प्राथमिकीकरण गर्ने,

२.६.२ नेपाली वायुसेवाहरूको विकास र विस्तार गरी दिगोपना कायम गर्ने,

२.६.३ अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध विस्तारमा नागरिक उड्डयन कूटनीतिको उपयोग गर्ने,

नीति २.५.२ सँग सम्बन्धितः

२.६.४ नागरिक उड्डयन सम्बन्धी नियमन कार्यलाई थप सुदृढ र सवल बनाउने,

२.६.५ सेवा प्रदायक संस्थाहरूको क्षमता अभिवृद्धि गरी उड्डयन सुरक्षा सुदृढ बनाउने,

२.६.६ अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डको पालना गरी हवाई सुरक्षालाई थप मजबुत गर्ने,

नीति २.५.३ सँग सम्बन्धितः

२.६.७ हवाई यातायात सेवालाई लगानीमैत्री बनाई वैश्विक र क्षेत्रीय यातायात सञ्जालमा आबद्ध गर्ने,

२.६.८ हवाई पूर्वाधारको आधुनिकीकरण र नवीनतम प्रविधिको उपयोग मार्फत हवाई यातायातको पहुँच विस्तार र यात्रु हक अधिकार सुनिश्चित गर्ने,

२.६.९ नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई पर्यावरणमैत्री, विपद्मैत्री र दिगो बनाउने।

२.७ कार्यनीति (Action Policy)

२.७.१ "पर्यटन, वाणिज्य तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको प्रवर्द्धनसहित समग्र अर्थतन्त्रमा टेवा पुग्ने गरी नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई प्राथमिकीकरण गर्ने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.१.१ नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई पर्यटन, वाणिज्य तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारसँग आबद्ध गर्न उद्योगको रूपमा विकास गरिनेछ।

२.७.१.२ हवाई यातायातलाई सर्वसुलभ र सरक्षित तुल्याई नेपाललाई पहुँचयोग्य र सुरक्षित पर्यटकीय गन्तव्यको रूपमा विकास गरिनेछ।

२.७.१.३ हवाई यातायातलाई उच्च मुल्य न्युन आयतन (High Value Low Volume) भएका कार्गो व्यापारको प्रमुख माध्यमको रूपमा विकास गरिनेछ।

२.७.१.४ हवाई कार्गोसँग सम्बन्धित कानुनी तथा संस्थागत व्यवस्था मिलाई कार्गो व्यवसायलाई प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक भौतिक पूर्वाधारको विकास गरिनेछ।

२.७.१.५ नागरिक उड्डयन सम्बद्ध क्षेत्रगत नीतिहरूबीच नीतिगत अन्तरआवद्धता र सामञ्जस्य कायम गरिनेछ।

२.७.२ "नेपाली वायुसेवाहरूको विकास र विस्तार गरी दिगोपना कायम गर्ने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.२.१ नेपाली वायुसेवाहरूको वायुयान र वायुयानका पार्टपुर्जाहरू सहज आपूर्तिको व्यवस्था गरिनेछ।

२.७.२.२ संरचनागत, कानुनी तथा प्रक्रियागत सुधारमार्फत लगानीमैत्री वातावरण सृजना गरी स्वदेशी लगानीलाई प्रोत्साहन गर्दै वैदेशिक लगानी तथा नयाँ प्रविधि भित्र्याइनेछ। रोजगारमुलक नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा कार्यारम्भ गर्न दुई अर्ब रुपैयाँ वा सो भन्दा बढी लगानी गर्ने व्यक्ति वा संस्थालाई आयकरमा सहुलियत दिन सक्ने व्यवस्था मिलाइनेछ।

२.७.२.३ नागरिक उड्डयन सम्बद्ध मानव पुँजी निर्माण, निरन्तर क्षमता विकास, रोजगारीका अवसरको सृजना गर्दै मानव पुँजी पलायन निरूत्साहन गरिनेछ।

२.७.२.४ Industry Academia Interface लाई प्रवर्द्धन गरी अनुसन्धान तथा प्रविधि हस्तान्तरण (Research and Technology Transfer) क्रियाकलापलाई प्रोत्साहन गरिनेछ।

२.७.२.५ नेपाल वायुसेवा निगमको क्षमता विस्तार, गुणस्तर सुधार र व्यवसायिकता विकास गरी सबल, प्रतिस्पर्धी एवं व्यवसायिक वायुसेवाका रूपमा सञ्चालन र व्यवस्थापन गरिनेछ।

२.७.२.६ वायुयान आयात (खरिद, लिज वा लिज खरिद) गरी संचालन गर्ने वा नेपालमा दर्ता भएको वायुयान बेचबिखन गर्ने वा लिजमा दिने प्रकृयालाई सरल र छरितो बनाइनेछ।

२.७.२.७ नेपालमा दर्ता भई संचालनरत वायुसेवाहरूले Wet lease अर्थात ACMI (वायुयान, उडान कर्मचारी, मर्मत सम्भार र बीमा) का आधारमा वायुयान लिजमा ल्याई संचालन गर्न निश्चित मापदण्ड तोकिने छ। Dry Lease Basis (वायुयान मात्र) मा वायुयान ल्याई सेवा संचालन गर्न प्रोत्साहन गरिनेछ। यसरी वायुयान सञ्चालन गर्दा सञ्चालन

नियन्त्रण (Operational control), उडान सम्बद्ध कर्मचारी, मर्मत सम्भार र बीमा स्वंम व्यहोर्ने गरी वायुयान भाडामा ल्याउनका लागि मापदण्ड तोकिनेछ।

२.७.२.८ वायुसेवा संचालनका लागि वायुसेवा संचालन प्रमाणपत्र प्राप्त गरेपश्चात पाँच वर्षभित्र कम्तीमा पाँचवटा वायुयानबाट सेवा संचालन गर्ने गरी व्यवस्था गरिनेछ। आवश्यकतानुसार वायुसेवाहरूको मर्जर सम्बन्धी व्यवस्था मिलाइनेछ।

२.७.२.९ वायुसेवाहरूको फ्लिट थपको प्रकृयालाई सरलीकृत गरिनेछ।

२.७.२.१० नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित संस्थाहरूको वित्तीय क्षमता र उड्डयन सुरक्षाको अन्तरसम्बन्धलाई मध्यनजर गर्दै संस्थाहरूको स्थापना, संचालन तथा दिगोपनाको सुनिश्चितता हुने गरी न्युनतम पुँजी लगायतका पूर्व शर्तहरू निर्धारण गरिनेछ।

२.७.३ "अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध विस्तारमा नागरिक उड्डयन कूटनीतिको उपयोग गर्ने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.३.१ खुला आकाश नीतिलाई क्रमशः आत्मसात गर्दै पारस्परिकताको आधारमा थप द्विपक्षीय र बहुपक्षीय हवाई सेवा सम्झौताहरू विस्तार गरिनेछ।

२.७.३.२ विद्यमान द्विपक्षीय र बहुपक्षीय हवाई सेवा सम्झौताहरू समीक्षा गरी समयानुकुल पुनरावलोकन गरिनेछ।

२.७.३.३ अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने नेपाली वायुसेवा कम्पनीहरूको क्षमता र सेवास्तरको आधारमा न्यायोचित रूपले हवाई सेवा सम्झौताबमोजिम पारदर्शी रूपमा उडान संख्या र रूट बाँडफाँड गरिनेछ।

२.७.३.४ विद्यमान द्विपक्षीय हवाई सेवा सम्झौतामा रहेका "Substantial Ownership and Effective Control" लाई क्रमशः पुनरावलोकन गरी "Principal Place of Business and Effective Regulatory Control" लाई प्राथमिकताका साथ समावेश गरी अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवालाई प्रवर्द्धन गरिनेछ। नयाँ द्विपक्षीय हवाई सेवा सम्झौता गर्दा समेत सोही नीति अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.३.५ विद्यमान द्विपक्षीय हवाई सेवा सम्झौतामा Third Party Code Share लगायतका Cooperative Marketing Arrangement लाई प्रोत्साहन गर्ने गरी पुनरावलोकन गरिनेछ। नयाँ द्विपक्षीय हवाई सेवा सम्झौता गर्दा समेत सोही नीति अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.३.६ गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरूलाई 5th Freedom Traffic Rights सहित सेवा संचालन अनुमति प्रदान गर्ने उदार नीति अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.३.७ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा लगानी प्रवर्द्धन, वायुसेवाहरूको बजार विस्तार र नेपाली गन्तव्यहरूको प्रचार प्रसारका लागि कुटनीतिक नियोग, गैर आवासीय नेपाली र डायस्पोरालाई परिचालन गरिनेछ।

२.७.३.८ अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा प्रतिपादित नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित विभिन्न महासन्धी र अभिसन्धीहरूको क्रमशः अनुमोदन गरिनेछ।

२.७.४ "नागरिक उड्डयन सम्बन्धी नियमन कार्यलाई थप सुदृढ र सवल बनाउने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.४.१ नागरिक उड्डयन क्षेत्रको नियमन कार्यलाई विशिष्टीकृत संरचना मार्फत व्यवस्थित गरी उत्तरदायी बनाइनेछ।

२.७.४.२ नियामक निकायमा कार्यरत जनशक्तिलाई मानव पुँजीको रूपमा विकास गर्दै संस्थागत सबलीकरण गरिनेछ।

२.७.४.३ नियमन कार्यका लागि नवीनतम प्रविधि र स्रोत साधन सुनिश्चित गरिनेछ।

२.७.४.४ उड्डयन सुरक्षा सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डहरू पालना गर्दै नेपालको उड्डयन सुरक्षाको स्तरलाई निरन्तर विश्वको औसत स्तरभन्दा माथि रहने व्यवस्था मिलाइनेछ। अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा प्रतिपादित उड्डयन सुरक्षा र हवाई सुरक्षासँग सम्बन्धित नियमन कार्यलाई कानुनी र संगठनात्मक सुधार गर्दै थप सुदृढीकरण गरिनेछ।

२.७.४.५ स्टेट सेफ्टी प्रोग्राम (State Safety Program) लाई समयानुकुल परिमार्जन र कार्यान्वयन गर्दै वायुसेवा लगायत सेवा प्रदायक निकायहरूमा उडान सुरक्षा प्रबर्द्धनका लागि प्रभावकारी रूपमा सेफ्टी म्यानेजमेण्ट सिस्टम (Safety Management System) लागु गरिनेछ।

२.७.४.६ नेपालले अनुमोदन/सम्मिलन गरेका नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धी र ती महासन्धीले प्रतिपादन गरेका मापदण्डको प्रभावकारी कार्यान्वयन गरी उड्डयन सुरक्षाको सुनिश्चितता गरिनेछ।

२.७.४.७ एयर नेभिगेसन सेवा, विमानस्थल संचालन, वायुयानको उडानयोग्यता, उडान संचालन, नागरिक उड्डयन सम्बद्ध प्राविधिक जनशक्तिको प्रशिक्षण, व्यक्तिगत इजाजत (पर्सनल लाइसेन्सिङ्ग र रेटिङ्ग) र सम्बन्धित सेवा प्रदायकहरूको नियमनलाई प्रभावकारी बनाइनेछ।

२.७.५ "सेवा प्रदायक संस्थाहरूको क्षमता अभिवृद्धि गरी उडानलाई सुरक्षित बनाउने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.५.१ नेपालमा वायुयान ल्याई संचालन गर्न सहज हुने गरी Convention on International Interests in Mobile Equipment (केपटाउन महासन्धी, २००१) र Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment (एयरक्राफ्ट प्रोटोकल, २००१) लाई अनुमोदन गरी राष्ट्रिय कानुन तर्जुमा गरिनेछ।

२.७.५.२ अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डअनुरूप नेपालको एयर नेभिगेसन सेवालाई विकास गर्दै भू-उपग्रहमा आधारित अत्याधुनिक प्रविधि लगायतको प्रयोग गरी थप प्रभावकारी बनाइनेछ।

२.७.५.३ सुरक्षा मापदण्डको पालना गर्ने गरी विमानस्थल लगायतका पूर्वाधार निर्माण र स्तरोन्नति गरिनेछ।

२.७.५.४ प्रेसराइज्ड वायुयानको हकमा १५ (पन्ध्र) वर्ष भन्दा पुरानो वा इकोनोमिक डिजाइन लाइफ (Economic Design Life) को ५० (पचास) प्रतिशत पूरा गरेको वा ३५००० (पैतीस हजार) प्रेसराइजेशन साइकल पूरा गरेको वायुयानहरूको आयात निषेध गरिनेछ।

२.७.५.५ नन् प्रेसराइज्ड वायुयानको हकमा २० (बीस) वर्षभन्दा पुराना वायुयानलाई आयात गर्न अनुमति प्रदान गरिनेछैन।

२.७.५.६ आधुनिक प्रविधिको संयोजनबाट हवाई मार्ग (En-Route), गन्तव्य (Destination) र वैकल्पिक गन्तव्य (Alternative Destination) को ताजा मौसमी जानकारी र मौसमी भविष्यवाणी (Weather Forecast) समयमै प्राप्त गर्न सक्ने गरी भरपर्दो संयन्त्रको व्यवस्था मिलाइनेछ।

२.७.५.७ अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनको प्रावधान बमोजिम वायुयानको घटना तथा दुर्घटना जाँचलाई विश्वसनीय एवं प्रभावकारी बनाउन स्वतन्त्र, साधनस्रोत सम्पन्न, स्थायी दुर्घटना जाँच संयन्त्र स्थापना गरिनेछ।

२.७.५.८ आन्तरिक वायुसेवा लगायतका सेवा प्रदायकहरूको दायित्व र बीमा सम्बन्धी कानुन समयानुकुल तर्जुमा गरी कार्यान्वयनमा ल्याइनेछ।

२.७.५.९ हवाई यातायात प्रणालीलाई संचालन तथा व्यवस्थापन गर्न सक्षम र दक्ष जनशक्तिको उपलब्धता सुनिश्चित गर्नका लागि इन्टर्नसशिप कार्यक्रमलाई प्रवर्द्धन गरिनेछ। अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनबाट संचालित Next Generation Aviation Professionals सँग तादाम्यता गरिनेछ।

२.७.५.१० दुर्गममा उडान गर्ने वायुयान आयात गर्ने संस्थालाई प्रत्येक वायुयान आयात गर्दा लाग्ने भन्सार महशुल तथा लिज करमा तथा आयकरमा सहुलियत प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ।

२.७.६ "अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डको पालना गरी हवाई सुरक्षालाई थप मजबुत गर्ने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.६.१ हवाई सुरक्षा सम्बन्धी महासन्धिहरू तथा हवाई सुरक्षा सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा स्थापित मापदण्डहरूको सम्बोधन हुने गरी सम्बन्धित निकायहरूसँग समन्वय गरी सुरक्षा सम्बन्धी कानुन समयानुकुल संशोधन गर्दै लगिनेछ।

२.७.६.२ हवाई सुरक्षासँग सम्बन्धित अपराधका परिवर्तित स्वरूप तथा सम्भावित जोखिम विश्लेषणको परिणाम (Risk Analysis Result) का आधारमा थप कानुनी तथा प्रक्रियागत सुधार गर्दै लगिनेछ। राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सुरक्षा कार्यक्रम (National Civil Aviation Security Program-NCASP) कार्यान्वयनलाई प्राथमिकता प्रदान गरिनेछ।

२.७.६.३ सूचना प्रविधिको दुरूपयोगबाट हवाई सुरक्षा विरुद्ध हुन सक्ने साइवर अपराध लगायत जोखिम नियन्त्रण गर्न प्रविधि तथा प्रणाली स्थापना र स्तरोन्नति गरिनेछ।

२.७.६.४ समग्र हवाई सुरक्षाको भरपर्दो एवं त्रुटिरहित सुरक्षा व्यवस्थाका लागि मौजुदा व्यवस्थामा सुधार गरी सम्बन्धित मन्त्रालयहरूको समन्वयमा छुट्टै एकीकृत हवाई सुरक्षा इकाईको स्थापना गरिनेछ।

२.७.६.५ अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन र सदस्य राष्ट्रहरूसँग हवाई सुरक्षा सम्बन्धी सूचना, प्रविधि तथा कार्यक्रमको आदान-प्रदान गर्ने जस्ता विषयमा समन्वय र सहयोगलाई थप प्रभावकारी बनाउँदै लगिनेछ।

२.७.७ "हवाई यातायात सेवालाई लगानीमैत्री बनाई वैश्विक र क्षेत्रीय यातायात सञ्जालमा आबद्ध गर्ने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.७.१ नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित संस्थामा विदेशी लगानी स्वीकृत गर्दा अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा र फ्लाइङ्ग स्कूलको हकमा ९० प्रतिशतसम्म, आन्तरिक वायुसेवाको हकमा ४९ प्रतिशतसम्म, वायुयान मर्मत संभार संस्था र वायुयान निर्माण वा डिजाइन गर्ने संस्थाको हकमा ९५ प्रतिशतसम्म र अन्य सेवा प्रदायक संस्थाको हकमा ८० प्रतिशतसम्म मात्र विदेशी लगानी गर्न सक्ने व्यवस्था मिलाइनेछ।

२.७.७.२ वायुयान र वायुयानसँग सम्बन्धित उपकरणहरूको मर्मत सम्भार गर्ने संस्था, हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था, वायुयान निर्माण वा डिजाइन वा त्यस्तै प्रकारका आधुनिक प्रविधियुक्त क्षेत्रमा लगानी गर्ने व्यक्ति वा संस्थालाई त्यस्ता कार्य गर्न प्रचलित कानुन बमोजिम संचालनमा नआएका विमानस्थलहरूमा आवश्यक जमिन उपलब्ध गराइनेछ।

२.७.७.३ वायुयान र वायुयानसँग सम्बन्धित उपकरण, हवाई इन्धन जस्ता उडानसँग सम्बन्धित वस्तुहरूको भन्सार महशुलमा सहुलियत प्रदान गर्ने व्यवस्था गरी वायुसेवाले दिगो एवं प्रतिस्पर्धी सेवा संचालन गर्ने वातावरण सृजना गरिनेछ।

२.७.७.४ हवाई यातायात पूर्वाधारहरूको निर्माण, संचालन र व्यवस्थापनमा स्वदेशी तथा विदेशी निजी क्षेत्रको लगानीलाई प्रोत्साहन गर्दै सार्वजनिक निजी लगानीलाई प्रवर्द्धन गरिनेछ।

२.७.७.५ हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (फ्लाइङ्ग स्कुल) संचालनका लागि निश्चित अवधिसम्म निःशुल्क विमानस्थल प्रयोग गर्न पाउने व्यवस्था मिलाइनेछ। यस्ता संस्थालाई संचालनमा आएको अवधिदेखि पहिलो निश्चित् वर्षसम्म करमा विशेष छुट दिनुका साथै सहुलियत उपलब्ध गराइनेछ।

२.७.७.८ विदेशी तथा नेपाली वायुसेवाहरुको वायुयान तथा पार्टपुर्जा मर्मत सम्भार नेपालमा हुने व्यवस्था मिलाउन वायुयान तथा वायुयानका पार्टपुर्जा मर्मत संभार संस्था (Maintenance, Repair and Overhaul Organization) हरूको क्षमता अभिवृद्धि गर्दै सहुलियत प्रदान गर्ने नीति अवलम्बन गरिनेछ। यस्ता संस्था संचालनबाट विदेशी मुद्रा आर्जन र संचितिमा योगदान पुर्याउनका लागि क्षेत्रगत नीतिहरूबीच सामञ्जस्य कायम गरिनेछ।

२.७.७.९ विदेशी वायुसेवाले नेपालमा वायुयान मर्मत संभार तथा ओभरहल गरी फिर्ता लैजाने अवस्थामा विद्यमान कर सम्बन्धी व्यवस्थालाई पुनरावलोकन गरिनेछ।

२.७.७.१० भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा (Ground handling Service) लाई समयानुकुल सुधार गर्दै गुणात्मक तथा प्रतिस्पर्धी बनाइनेछ।

२.७.७.११ वायुक्षेत्रको अधिकत्तम उपयोग गर्दै मनोरञ्जनात्मक उड्डयन क्रियाकलाप संचालनका लागि छुट्टै वायुक्षेत्र निर्धारण गरी प्रादेशिक सन्तुलनसमेत सुनिश्चित गरी विकास र विस्तार गरिनेछ।

२.७.७.१२ Unmanned Aerial System (UAS) लगायतका विश्वमा देखापरेको नवीनतम प्रविधिको प्रयोग गर्न राष्ट्रिय सुरक्षा एवं संवेदनशीलता, नागरिकको जीउधन र सम्पत्तिको सुरक्षा र त्यस कार्यबाट नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा पर्न सक्ने जोखिम समेतलाई दृष्टिगत गरी अनुमति प्रदान गर्ने एकीकृत कानुनी व्यवस्था गरिनेछ।

२.७.७.१३ नियमित रूपमा सञ्चालनमा नआएका विमानस्थलहरूलाई मनोरञ्जनात्मक वा प्रशिक्षणात्मक नागरिक उड्डयन गतिविधि वा पर्यटन क्षेत्र सम्बद्ध क्रियाकलापमा उपयोग गर्नका लागि सार्वजनिक निजी लगानी प्रवर्द्धन गरिनेछ।

२.७.७.१४ अनुसन्धानात्मक तथा शैक्षिक प्रयोजनका लागि वायुयानको डिजाइन तथा निर्माणलाई प्रोत्साहन गरिनेछ।

२.७.८ "हवाई पूर्वाधारको आधुनिकीकरण र नवीनतम प्रविधिको उपयोग मार्फत हवाई यातायातको पहुँच विस्तार र यात्रु हक अधिकार सुनिश्चित गर्ने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.८.१ हवाई यातायात पूर्वाधार विकासमा जोड दिई सुरक्षित, लागत प्रभावी र सुविधासम्पन्न विमानस्थलहरूको विकास गरिनेछ।

२.७.८.२ संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको समन्वय र सहकार्यमा अन्तरप्रदेश सञ्जालीकृत उडानलाई प्रोत्साहन गर्न समयानुकुल सहुलियत कार्यक्रमहरू कार्यान्वयनमा ल्याइनेछ। भौगोलिक विकटता रहेका क्षेत्रमा दिगो उडान संचालन गर्न वायुसेवाको उडान संख्याको आधारमा विशेष छुट, सहुलियत र अनुदान सम्बन्धी व्यवस्था गरिनेछ।

२.७.८.३ गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सञ्चालन, व्यवस्थापन र प्रवर्द्धनमा अन्तर्राष्ट्रिय निकायहरूसँग सहकार्य गर्ने नीति अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.८.४ संघ, प्रदेश र स्थानीय तह समेतको सहलगानीमा लाभ लागतको विस्तृत विश्लेषण गरी विमानस्थल सञ्चालनको सुनिश्तितता हुने अवस्थामा मात्र नयाँ विमानस्थलको निर्माण गरिनेछ।

२.७.८.५ आन्तरिक वृत्तखण्ड तर्फ सेवा संचालन गर्न नयाँ वायुसेवा संचालन संस्थालाई इजाजत दिँदा काठमाण्डौ बाहिर आधार बनाई उडान गर्ने गरी इजाजत दिई निश्चित अवधिसम्म सहुलियत प्रदान गरिनेछ।

२.७.८.७ फरक क्षमता भएका व्यक्तिहरूको सुविधासमेतलाई मध्येनजर गर्दै हवाई यात्रुको अधिकतम हित सुनिश्चित हुने गरी पूर्वाधारको व्यवस्था एंव नवीनतम प्रविधिको प्रयोग गरिनेछ।

२.७.८.८ आन्तरिक वायुसेवा लगायतका सेवा प्रदायक संस्थाहरूको दायित्व र बीमासम्बन्धी कानुन तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.८.९ यात्रुहरूको हक अधिकारलाई सुनिश्चित गर्न सुविधादेयसम्बन्धी राष्ट्रिय कानुन निर्माण गरिनेछ।

२.७.९ "नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई पर्यावरणमैत्री, विपद्मैत्री र दिगो बनाउने" रणनीतिसँग सम्बन्धित

२.७.९.१ वातावरणमा उड्डयन क्षेत्रले पार्ने प्रभाव न्यूनीकरण गर्न पूर्वाधार निर्माण तथा प्रविधिको प्रयोगमा पर्यावरणमैत्री र विपद्मैत्री अवधारणा अवलम्बन लगायतका वातावरण प्रभाव न्यूनीकरण कार्यक्रम संचालन गरिनेछ।

२.७.९.२ वायुयान र सम्बद्ध उपकरणहरूबाट हुने उत्सर्जन र ध्वनी प्रदुषण कम गर्न उपयुक्त उपायको अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.९.३ वायुयान संचालनमा Sustainable Aviation Fuel (SAF) जस्ता वैकल्पिक इन्धनका स्रोतहरू सम्बन्धी अध्ययन अनुसन्धान गर्न प्रोत्साहन गरिनेछ।

२.७.९.४ विमानस्थल र विमानस्थल वरिपरिको फोहोर व्यवस्थापनमा स्थानीय सरकारसँग समन्वय गरी विमानस्थल क्षेत्रलाई हवाई उडानका दृष्टिकोणले सुरक्षित, सफा र आकर्षित तवरले व्यवस्थित गरिनेछ।

२.७.९.५ निजी प्रयोजनको लागि कुनै व्यक्ति वा संस्थालाई वायुयान संचालन गर्न अनुमति दिने व्यवस्था गरिनेछ। अनुमति दिँदा व्यापारिक उडान गर्न नपाउने गरी हवाई उडान सुरक्षा र हवाई सुरक्षाका अनिवार्य प्रावधानहरू सहितका आवश्यक शर्तहरु तोकिनेछ।

२.७.९.६ हवाई यातायातलाई सडक यातायात लगायतका अन्य यातायातका माध्यमसँग अन्तर-आवद्ध गरी Inter-Modal Transport मार्फत नवीनतम पर्यटकीय गन्तव्यहरुमा यात्रुको छिटो, छरितो र रोमाञ्चक पहुँच स्थापित गर्ने।

परिच्छेद ३

नीति कार्यान्वयन

३.१ संस्थागत संरचना

३.१.१ संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले नागरिक उड्डयन क्षेत्रसँग सम्बन्धित नीतिको कार्यान्वयन गर्ने, गराउने साथै नीतिको समष्टिगत कार्यान्वयनको सम्पर्क र समन्वयकारी निकायको भूमिका निर्वाह गर्नेछ।

३.१.२ मन्त्रालयको नागरिक उड्डयन महाशाखाले यो नीति कार्यान्वयनका लागि सम्पर्क सचिवालयको रूपमा कार्य गर्नेछ।

३.१.३ नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित विशिष्टिकृत प्राधिकरण, निगम तथा निकायहरूले मन्त्रालयसँगको समन्वयमा आ-आफ्नो विषय क्षेत्रसँग सम्बन्धित नीतिको कार्यान्वयन गर्ने, गराउनेछन्।

३.१.४ सम्बन्धित विषयगत मन्त्रालयहरूले यो नीतिका आ-आफ्नो विषयक्षेत्रसँग सम्बन्धित नीतिहरूको कार्यान्वयन गर्ने, गराउने छन्।

३.१.५ संघ, प्रदेश र स्थानीय तह (समन्वय तथा अन्तरसम्बन्ध) ऐन, २०७७ बमोजिम गठित विषयगत समितिले यो नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि अन्तरतह समन्वय गर्नेछन्। यस नीतिको कार्यान्वयन, अनुगमन, सहजीकरण, समन्वय र नीतिगत पृष्ठपोषणका लागि देहायबमोजिमको "राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन नीति समन्वय समिति" रहनेछ।

क) मन्त्री, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय - संयोजक

ख) सदस्य (सम्बन्धित विषय हेर्ने), राष्ट्रिय योजना आयोग - सदस्य

ग) सचिव, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय -सदस्य

ङ) संयोजकबाट मनोनित एक महिलासहित दुई जना सम्बन्धित विषय विज्ञ-सदस्य

च) महानिर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण -सदस्य

छ) कार्यकारी निर्देशक, नेपाल वायुसेवा निगम -सदस्य

ज) नागरिक उड्डयन महाशाखा प्रमुख, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय -सदस्य-सचिव

३.१.८ समितिको कार्यजिम्मेवारी

३.१.८.१ नीति कार्यान्वयनमा सहजीकरण र अन्तर निकाय समन्वय गर्ने,

३.१.८.२ नीतिको परिमार्जनका लागि मन्त्रालयसमक्ष सुझाव पेश गर्ने,

३.१.८.३ नीति कार्यान्वयनको अनुगमन र पृष्ठपोषण प्रदान गर्ने,

३.१.८.४ नीति कार्यान्वयनका लागि वार्षिक कार्ययोजना स्वीकृतिका निम्ति सम्बन्धित निकायसमक्ष सिफारिस गर्ने,

३.१.८.५ समितिको बैठक वर्षमा कम्तीमा एक पटक र आवश्यकताअनुसार बढी पनि बस्न सक्नेछ। समितिले आफ्नो कार्यविधि आफैं निर्धारण गर्न सक्ने,

३.१.८.६ समितिले आवश्यकताअनुसार विषयविज्ञहरूलाई बैठकमा आमन्त्रण गर्न सक्नेछ।

३.२ कानुनी व्यवस्था

यस नीति कार्यान्वयनका लागि आवश्यकतानुसार नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित विषयगत कानुनहरूको समीक्षा गरी विद्यमान कानुनमा संशोधन, परिमार्जन तथा नयाँ कानुनको तर्जमा गरिनेछ।

३.३ वित्तीय व्यवस्था

यस नीतिको कार्यान्वयनका लागि संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले बजेट प्रक्षेपणसहित वार्षिक कार्यक्रम कार्यान्वयन कार्ययोजना स्वीकृत गर्नेछ। उल्लिखित कार्ययोजनाका लागि आवश्यक पर्ने बजेट अर्थ मन्त्रालयसँग समन्वय गरी मन्त्रालयले व्यवस्था गर्नेछ।

३.४. नीति समन्वय र सामञ्जस्यता

नेपालको संविधानको नागरिकका आधारभूत आवश्यकता सम्बन्धी नीतिको बुँदा नं. १४ मा यातायात सुविधामा नागरिकहरुको सरल सहज र समान पहुँच सुनिश्तित

गर्दै यातायात क्षेत्रमा लगानी अभिवृद्धी गर्ने र वातावरण अनुकुल प्रविधिलाई प्राथमिकता दिने नीति लिएको छ। संघको एकल अधिकार सूचीमा हवाई उड्डयन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सम्बन्धी व्यवस्था गरिएको छ।

गैर सैनिक हवाई उडान ऐन, २०१५ को कार्यान्वयनसँगै नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रले कानुनी आधार प्राप्त गऱ्यो। हाल नेपाल वायुसेवा निगम ऐन, २०१९, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ लगायतका ऐन तथा सम्बद्ध नियमावलीहरू निर्माण भई कार्यान्वयनमा रहेका छन्। अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा प्रतिपादित नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित विभिन्न महासन्धी र अभिसन्धीहरूको अनुमोदन गरिएका छन्। नागरिक उड्डयन क्षेत्रको विकास र विस्तारका लागि संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय मातहत नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र नेपाल वायुसेवा निगम क्रियाशील छन्। नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित विभिन्न वायुसेवा, प्रशिक्षण संस्था, मर्मत सम्भार संस्था लगायतका विभिन्न किसिमका संस्थाहरूले सेवा प्रदान गर्दै आइरहेका छन्। सोह्रौं आवधिक योजनामा नागरिक उड्डयनका विषयहरू प्राथमिकताका साथ समेटिएका छन्।

३.५ जोखिम पहिचान र व्यवस्थापन

नागरिक उड्डयन क्षेत्रको विकास र विस्तारका आवश्यक वित्तीय स्रोत तथा साधनको कमी हुन सक्ने देखिन्छ। नागरिक उड्डयन क्षेत्र उच्च प्रविधियुक्त र बाह्य क्षेत्रबाट प्रभावित हुन सक्ने कारणले अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा उड्डयन क्षेत्रमा आएको परिवर्तनले नीति कार्यान्वयनमा प्रभाव पर्न सक्नेछ। निजी क्षेत्र र सरकारी लगानी अपेक्षित रूपमा नभएमा नीति कार्यान्वयनमा असर पर्ने देखिन्छ। यातायातका अन्य माध्यमको सर्वसुभलताका कारण हवाई यातायातको मागमा आउन सक्ने संकुचन जस्ता विषयसमेत सम्भावित जोखिमको रूपमा आँकलन गर्न सकिन्छ।

नागरिक उड्डयन क्षेत्रको दिगो विकासका लागि सरकारी, निजी तथा विदेशी लगानी समेतमा अभिवृद्धि हुने गरी उपयुक्त वातावरण सृजना गरिनेछ। उड्डयन

क्षेत्रमा हुँदै जाने समयानुकुल परिवर्तनहरूलाई आत्मसात गर्दै यस क्षेत्रलाई सवल र सुरक्षित बनाउन सरकार प्रतिबद्ध रहनेछ।

३.६. अनुगमन मुल्याङ्कन तथा नीति पुनरावलोकन

मन्त्रालयले नीति कार्यान्वयनको सूचक तयार गरी अनुगमन तथा मूल्याङ्कन ऐन, २०८० बमोजिम अनुगमन गर्नेछ। नागरिक उड्डयन महाशाखाले नीति कार्यान्वयनको वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन तयार गरी वेबसाईटमार्फत् सार्वजनिक गर्नेछ। यो नीति प्रारम्भ भएको पाँच वर्षपछि मन्त्रालयले पुनरावलोकन गर्नेछ। मन्त्रालयले राष्ट्रिय योजना आयोग र नीति अनुसन्धान प्रतिष्ठानसँग समन्वय गरी आवधिक रूपमा परिमार्जन गर्न सक्नेछ।

३.७. नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना

नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना अनुसूची - १ मा समावेश गरिएको छ।

३.८. खारेजी र बचाउ

हवाई नीति, २०६३ खारेज गरिएको छ। हवाई नीति, २०६३ बमोजिम भए गरेका सम्पूर्ण कार्यहरू यसै नीतिबमोजिम भए गरेको मानिनेछ।

यो प्रारम्भिक छलफलका लागि तयार गरिएको प्रारम्भिक मस्यौदा मात्र हो ।